Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/873

01. 10. 87

Sachgebiet 93

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daubertshäuser, Antretter, Dr. Jens, Kretkowski, Bamberg, Bernrath, Ewen, Frau Faße, Haar, Hasenfratz, Ibrügger, Dr. Niese, Pauli, Purps, Toetemeyer, Frau Weiler, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD — Drucksache 11/590 —

Investitionen der Deutschen Bundesbahn im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (ausgenommen S-Bahnen)

Der Bundesminister für Verkehr – E 12/32.30.05/28 BM 87 (1) – hat mit Schreiben vom 29. September 1987 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Bei welchen Strecken des Schienenpersonennahverkehrs (ausgenommen S-Bahn) wurden 1986
   a) handbediente Schrankenanlagen durch automatische Halbschranken ersetzt,
   b) vorhandene Bahnübergänge beseitigt,
   c) die Signalanlagen modernisiert,
   d) Funkleitbetrieb eingeführt,
   e) automatische Rückfallweichen eingebaut,
   f) sonstige Maßnahmen zur Vereinfachung des Fahrbetriebs durchgeführt?

Die Strecken sind entsprechend der Aufgliederung nach a) bis f) in der anliegenden Liste 1 aufgeführt.

2. Welche Investitionskosten sind dabei entstanden?

Die Investitionsausgaben betrugen im Jahr 1986 für die in Frage 1 angesprochenen Maßnahmen rd. 41 Mio. DM.

3. Bei welchen Strecken wurde 1986 die Organisation des Nebenstreckenbetriebs mit dem Ziel der Kosteneinsparung optimiert?

Die Strecken, bei denen die Deutsche Bundesbahn (DB) im Jahr 1986 Maßnahmen zur Optimierung der Organisation des Betrie-

bes mit dem Ziel der Kosteneinsparung durchgeführt hat, sind in der anliegenden Liste 2 aufgeführt.

Um die mit der Zweckbindung gesetzten Ziele zu erreichen, sind auch investive Maßnahmen erforderlich, die je nach Art der Maßnahme eines entsprechenden Planungsvorlaufes bedürfen. Insofern handelt es sich bei dieser Auflistung um eine erste Ausführungsstufe.

4. Welche Kosteneinsparungen sind dabei erzielt worden?

Durch diese Maßnahmen werden Kosteneinsparungen in Höhe von rd. 10 Mio. DM pro Jahr erzielt.

5. Bei welchen Strecken sollen 1987
   a) handbediente Schrankenanlagen durch automatische Halbschranken ersetzt werden,
   b) vorhandene Bahnübergänge beseitigt werden,
   c) die Signalanlagen modernisiert werden,
   d) Funkleitbetrieb eingeführt werden,
   e) automatische Rückfallweichen eingebaut werden,
   f) sonstige Maßnahmen zur Vereinfachung des Fahrbetriebs durchgeführt werden?

Die Strecken sind entsprechend der Aufgliederung nach a) bis f) in der anliegenden Liste 1 aufgeführt.

6. Welche Investitionskosten werden dabei entstehen?

Die Investitionsausgaben für die in Frage 5 angesprochenen Maßnahmen werden im Jahr 1978 voraussichtlich rd. 50 Mio. DM betragen.

7. Bei welchen Strecken soll 1987 die Organisation des Nebenstreckenbetriebs mit dem Ziel der Kosteneinsparung optimiert werden?

Die Strecken, bei denen die DB im Jahr 1987 Maßnahmen zur Optimierung der Organisation des Betriebes mit dem Ziel der Kosteneinsparung durchführt, sind in der anliegenden Liste 3 aufgeführt.

Auf die Antwort zu Frage 3 wird Bezug genommen.

8. Welche Kosteneinsparungen sollen dabei erzielt werden?

Durch diese Maßnahmen werden Kosteneinsparungen in Höhe von rd. 16 Mio. DM pro Jahr erzielt.

9. Welche technischen Vorgaben für den Nebenbahnbetrieb (Signaltechnik, Weichen, Oberbau) wurden in den Eisenbahnvorschriften den geringeren Anforderungen des Nebenbahnbetriebs angepaßt?

In der Rechtsverordnung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen („Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung") sind die für Haupt- und Nebenbahnen unterschiedlichen Mindestanforderungen festgelegt. Zur DB-internen Ausführung hat die Hauptverwaltung der DB im Februar 1981 „Richtlinien für Ausrüstung und Betrieb der Strecken mit schwachem und mäßigem Verkehr" herausgegeben.

10. Was hat die Bundesregierung veranlaßt, damit die Deutsche Bundesbahn den Verfahrensgang der Entscheidung bei den Streckenstillegungen entsprechend den vom Deutschen Bundestag in Drucksache 10/3488 aufgestellten Kriterien,

— Grundlage eines Streckenstillegungsantrags darf nicht das aktuell auf der Strecke verbliebene Aufkommen sein,

— der Antrag muß das im Rahmen eines regionalen Verkehrskonzepts erreichbare Reisendenpotential ausweisen und berücksichtigen,

— die Einzelprüfung muß dann ergeben, ob eine Stillegung oder ein verändertes Bahnangebot im Rahmen eines regionalen Verkehrskonzepts angebracht ist,

— die Stellungnahmen der obersten Landesverkehrsbehörden zu Stillegungsanträgen der Deutschen Bundesbahn sollten ebenfalls Alternativvorschläge für die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit, der möglichen Beteiligung anderer Gebietskörperschaften und der alternativen Gestaltung des regionalen Angebots im öffentlichen Verkehr enthalten,

verbessert?

Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 24. Juli 1985 den Vorstand der DB und mit Schreiben vom 16. September 1985 die Länderverkehrsminister über die Beschlüsse des Deutschen Bundestages vom 13. und 26. Juni 1985 zu den Drucksachen 10/3467 und 10/3488 unterrichtet und gebeten, dies künftig zu berücksichtigen.

Zudem hatte der Bundesminister für Verkehr bereits zuvor den Vorstand der Deutschen Bundesbahn aufgefordert, durch den Abschluß von Rahmenvereinbarungen mit den Ländern Klarheit für die künftige Gestaltung des ÖPNV in der Fläche zu schaffen. Die DB hat inzwischen mit den Ländern Schleswig-Holstein, Baden-Württemberg, Bayern und Rheinland-Pfalz eine entsprechende Vereinbarung und mit Hessen eine Vorvereinbarung abgeschlossen. Mit den Ländern Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen und dem Saarland laufen Verhandlungen mit dem Ziel, möglichst bald zu einem Vereinbarungsabschluß zu kommen. Diese neue Form der Zusammenarbeit zwischen der DB und den Ländern hat die Möglichkeit eröffnet, ein auch aus landesplanerischer Sicht notwendiges Schienengrundnetz zu definieren.

Der Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages hat hierzu in seiner 63. Sitzung am 25. Juni 1986 eine Entschließung beschlossen, in der er die Auffassung vertritt, daß die Rahmenvereinbarungen mit den Bestandteilen

— engere Kooperation aller beteiligten Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaften,

— Abstimmung der Fahrpläne und des Angebots,

— Bestandssicherung eines Schienengrundnetzes mit leistungsfähigen und schnellen Verbindungen zwischen zentralen Orten,

— Verknüpfung des Schienenpersonennahverkehrs mit flächenerschließenden Buslinien mit dem Ziel der Schaffung eines integrierten Gesamtnetzes,

— durch Kostenverminderungen günstigere Betriebsführung des Schienenpersonennahverkehrs

eine neue und geeignete Grundlage für leistungsfähige regionale Verkehrssysteme und ein bedarfsgerechtes ÖPNV-Angebot darstellen und hat die Bundesregierung deshalb aufgefordert, den Abschluß weiterer Rahmenvereinbarungen zwischen der Deutschen Bundesbahn und den übrigen Bundesländern im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten zu beschleunigen.

Der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau hat in Abstimmung mit dem Bundesminister für Verkehr einen Forschungsauftrag vergeben, in dem ein methodisches Verfahren zur Ermittlung erreichbarer Reisendenpotentiale im Rahmen regionaler Verkehrskonzepte entwickelt werden soll. Diese Studie ist noch nicht abgeschlossen.

Die Bundesregierung geht davon aus, daß mit der durch die Rahmenvereinbarungen neu gestalteten Kooperation zwischen der DB und den Ländern die gestellten Anforderungen bereits erfüllt werden können.

11. Wann wird die Deutsche Bundesbahn den Verfahrensgang der Entscheidung bei Streckenstillegungen entsprechend den oben genannten Kriterien verbessern?

Auf die Antwort zu Frage 10 wird Bezug genommen. Die DB hat zudem inzwischen ein Verfahren zur Ermittlung von Reisendenpotentialen entwickelt. Sie testet dieses Verfahren derzeit auf einer Reihe von Strecken, um es gegebenenfalls in Teilaspekten noch zu verfeinern. Dieses Verfahren ermöglicht einen Vergleich und eine Bewertung verschiedener Bedienungsvarianten auf einer Strecke.

12. Wann wird die Bundesregierung das vom Deutschen Bundestag 1985 geforderte Konzept für die künftige Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Fläche vorlegen?

Der Bundesminister für Verkehr hatte in seinen Ausführungen zur Verkehrspolitik in der 11. Legislaturperiode vor dem Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages am 6. Mai d. J. angekündigt, daß er alsbald ein Konzept zum ÖPNV in der Fläche vorlegen werde und daß dazu im Bundesverkehrsministerium eine Arbeitsgruppe die notwendigen Arbeiten aufgenommen habe.

Die Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe liegen inzwischen vor. Sie sind den Beteiligten bereits zugegangen.

Liste 1

Strecke	Durchführung im Jahr 1986	1987
a) Ersatz handbedienter Schrankenanlagen durch automatische Halbschranken		
Aachen Hbf-[Arnsberg (W)] – Kassel Hbf	*	*
Dortmund – Gronau	*	*
Nuttlar – Hallenberg	*	*
Brackwede – Osnabrück	*	
Münster – Gronau	*	*
Herford – Himmighausen	*	*
Darmstadt-Wiebelsbach Heubach	*	*
Jübek – Husum	*	
Kiel – Rendsburg	*	*
Kiel – Flensburg	*	*
Kiel – Eutin	*	
Neumünster – Heide		*
Eutin – Lübeck	*	*
Lüneburg – Büchen	*	*
Oldenburg – Osnabrück	*	*
Oldenburg – Leer	*	
Oldenburg – Wilhelmshaven	*	
Emden – (Norden) – Jever		*
Weetzen – Haste	*	
Hildesheim – Groß Gleidingen	*	*
Seesen – Herzberg	*	*
Braunschweig – Bad Harzburg	*	*
Uelzen – Langwedel	*	*
Nienbergen – Uelzen		*
Langeland – Holzminden		*
Bünde – Bassum	*	
Schifferstadt – Berg	*	
Freinsheim – Frankenthal	*	*
Rheinsheim – Rohrbach/Saar	*	
Rastatt – Freudenstadt	*	
Freiburg – Breisach		*
Eutingen – Schiltach	*	
Köln-Kalk – Overath	*	
Remagen – Adenau	*	*
Engers – Au/Sieg	*	*
Leutkirch – Memmingen	*	*
Nördlingen – Gunzenhausen	*	
Mering – Weilheim (Dießen – Weilheim)	*	*
Ingolstadt – Neuoffingen	*	*
Kempten – Neu-Ulm	*	*
Tutzing – Kochel	*	
München – Mühldorf	*	*
Holzkirchen – Schliersee	*	*
Landshut – Plattling	*	*
Neumarkt St. Veit – Landshut	*	
Regensburg – Ingolstadt	*	

noch Liste 1

Strecke	Durchführung im Jahr 1986	1987
Coburg – Lichtenfels	*	
Nördlingen – Pleinfeld	*	
Nürnberg – Irrenlohe (1 gl. Teilstrecke Amberg-Irrenlohe)	*	*
Hochstadt-Marktzeuln – Probstzella BÜ, km 52,115 und 52,827		*
Neumarkt/Opf. – Beilngries BÜ, km 1,716		*
Wengerohr – Daun	*	*
Landstuhl – Glan-Münchweiler		*
Leutkirch – Memmingen	*	*
Ulm – Sigmaringen	*	*
Stahringen – Friedrichshafen	*	*
Pforzheim – Hochdorf (b. Horb)	*	*
Lauda – Wertheim	*	*
Eutingen (Württ.) – Freudenstadt	*	*

b) Beseitigung vorhander Bahnübergänge

Strecke	1986	1987
Münster – Gronau		*
Paderborn – Brackwede		*
Volksmarsen – Obervellmar		*
Gießen – Fulda	*	*
Jübek – Husum	*	
Kiel – Rendsburg		*
Oldenburg – Osnabrück	*	*
Hude – Nordenham-Blexen	*	*
Oldenburg – Wilhelmhshaven	*	
Helmstedt – Holzminden	*	*
Uelzen – Langwedel	*	*
Bruchsal – Rheinsheim		*
Neustadt – Winden – Karlsruhe		*
Bedburg (Erft) – Horrem		*
Remagen – Adenau		*
Ingolstadt – Neuoffingen		*
Kempten – Neu-Ulm	*	*
Landshut – Plattling		*
Regensburg – Ingolstadt	*	
Neukirchen – (b. SR) – Weiden (Oberpf.)	*	
Schwandorf – Furth i. W.	*	*
Bad Neustadt (Saale) – Bischofsheim (Rhön)	*	*
Neumarkt (Opf.) – Beilngries	*	
Cham (Opf.) – Kötzting	*	
Leutkirch – Memmingen	*	*
Ulm – Sigmaringen	*	*
Goldshöfe – Crailsheim	*	*
Aalen – Ulm		*
Crailsheim – Bad Mergentheim		*

noch Liste 1

Strecke	Durchführung im Jahr 1986	1987
c) Modernisierung der Signalanlagen		
Finnentrop – Olpe – Freudenberg	*	
Nevinhof (Münster) – Burgsteinfurt – Gronau	*	*
(BD-Grenze – Schwerte – Bestwig) – Brilon Wald – BD-Grenze (Wrexen)	*	*
Herford – Lage – BD-Grenze (Himmighausen)	*	*
Kiel – Neustadt	*	*
Büchen – Hamburg-Altona	*	*
Oldenburg – Osnabrück		*
Hude – Nordenham-Blexen	*	
Sande – Jever	*	
Weetzen – Haste		*
Isenbüttel-Gifhorn – Wieren	*	*
Langeland – Holzminden	*	*
Basel – Konstanz (Lauchringen)	*	*
Mering – Weilheim	*	*
Aschaffenburg – Miltenberg		*
Bayreuth – Weiden/Oberpf.	*	
Schnabelwaid – Neuenmarkt-Wirsberg	*	
Kaiserslautern Hbf – Pirmasens Nord	*	
Rheinsheim – Rohrbach	*	*
Friedrichshafen – BD-Grenze (Lindau)	*	
Ulm Hbf – Sigmaringen	*	*
Tübingen – Sigmaringen		*
d) Einführung von Funkleitbetrieb		
Landshut – Glan-Münchweiler		*
e) Einbau von Rückfallweichen		
Dachau – Altomünster	*	
f) Sonstige Maßnahmen zur Vereinfachung des Betriebes		
(Gelsenk.-Bismarck – Abzw. Hugo) – Gelsenk.-Buer Süd – Abzw. Zweckel – (Dorsten) – Borken – Staatsgrenze	*	*
(Hagen – Brügge) – Meinerzhagen – BD-Grenze (Dieringhausen)	*	*
(Dortmund – Lünen) – Dülmen – Gronau	*	
Stahringen – Krauchenwies	*	
Wörth – Lauterburg	*	*
Grünstadt – Enkenbach	*	
Frankenthal – Freinsheim	*	
Köln-Kalk – Overath	*	
Pforzheim – Hochdorf		*
Wemmetsweiler – Nonnweiler	*	*

noch Liste 1

Strecke	Durchführung im Jahr 1986	1987
Biessenhofen – Füssen		*
Tutzing – Kochel		*
Weilheim – Peißenberg	*	*
Dachau – Altomünster	*	*
München – Lenggries (Schaftlach-Lenggries)		*
Prien – Aschau		*
Schwandorf – Furth i. W.	*	
Nürnberg – Irrenlohe		*
Straubing – Bogen		*
(Hof-) Selbitz – Bad Steben		*

Liste 2

Strecken, bei denen im Jahr 1986 Maßnahmen zur Optimierung der Organisation des Betriebes mit dem Ziel der Kosteneinsparung durchgeführt wurden

- Lünen – Gronau (Westf.)
- Finnentrop – Olpe
- Offenbach (Main) – Dieburg
- Bremerhaven – Cuxhaven
- Kiel – Flensburg
- Jübek – Husum
- Neumünster – Heide
- Hamburg – Cuxhaven
- Kiel – Lübeck
- Uelzen – Gifhorn
- Wolfenbüttel – Schöningen
- Bünde – Bassum
- Oldenburg – Leer
- Northeim – Walkenried
- Wrexen – Warburg
- Hude – Nordenham
- Freinsheim – Frankenthal
- Hausach – Freudenstadt
- Karlsruhe – Winden
- Köln – Overath
- Marienheide – Gummersbach
- Au (Sieg) – Altenkirchen
- Düren – Neuss
- Bonn – Euskirchen
- Köln – Jünkerath
- Andernach – Mayen Ost
- Rheinhausen – Kleve
- Düren – Jülich
- Düren – Heimbach
- Remagen – Adenau
- Boppard – Buchholz
- Opladen – Hilgen
- Dachau – Altomünster
- Bobingen – Landsberg (Lech)
- Immenstadt – Oberstdorf
- Biessenhofen – Füssen
- Kempten – Pfronten-Steinach
- Passau – Neumarkt = St. Veith
- Murnau – Oberammergau
- Günzburg – Mindelheim
- Donauwörth – Nördlingen

noch Liste 2

- Mering – Weilheim
- Buchloe – Memmingen
- Ulm – Kempten
- Regensburg – Neuoffingen
- Mühldorf – Simbach
- Tutzing – Bichl
- Holzkirchen – Rosenheim
- Freilassing – Landshut
- München – Mittenwald
- Saal – Kehlheim
- Schwandorf – Furth i. W.
- Plattling – Zwiesel
- Coburg – Neustadt
- Weiden – Neuenmarkt-Wirsberg
- Schweinfurt – Mellrichstadt
- Aschaffenburg – Miltenberg
- Neukirchen – Weiden
- Lichtenfels – Coburg
- Roth – Thalmässing
- Neustadt (Aisch) – Steinach
- Wicklesgreuth – Windsbach
- Zwiesel – Grafenau
- Straubing – Bogen
- Cham – Kötzting
- Wemmetsweiler – Wadern
- Kall – Ehrang
- Hochspeyer – Bad Münster (Stein)
- Rohrbach – Landau (Pfalz)
- Andernach – Gerolstein
- Altenglan – Kusel
- Ulm – Sigmaringen
- Leutkirch – Memmingen
- Pforzheim – Hochdorf
- Aalen – Ulm

Liste 3

Strecken, bei denen im Jahr 1987 Maßnahmen zur Optimierung der Organisation des Betriebes mit dem Ziel der Kosteneinsparung durchgeführt werden

- Herford – Lage (Lippe) – Himmighausen
- Münster – Warendorf
- Nuttlar – Winterberg
- Paderborn – Brackwede
- Bad Vilbel – Stockheim (Oberhess)
- Limburg – Altenkirchen
- Hofheim (Ried) – Bensheim
- Eberbach – Hanau
- Gießen – Gelnhausen
- Gießen – Fulda
- Darmstadt – Wiebelsbach-Heubach
- Kiel – Flensburg
- Neumünster – Heide
- Husum – St. Peter-Ording
- Heide – Büsum
- Jübek – Husum
- Lübeck – Kiel
- Hamburg – Cuxhaven
- Uelzen – Wieren
- Vienenburg – Bad Harzburg
- Seesen – Herzberg (Harz)
- Minden – Nienburg
- Langenhagen – Soltau (Han)
- Hildesheim – Groß Gleidingen
- Northeim – Walkenried
- Elze – Löhne
- Oldenburg – Osnabrück
- Holzminden – Kreiensen
- Wrexen – Warburg
- Hausach – Freudenstadt
- Neustadt (W) – Winden (Pfalz)
- Prien – Aschau
- Weilheim – Schongau
- Bad Reichenhall – Berchtesgaden
- Bichl – Kochel
- Memmingen – Leutkirch
- Kempten – Neu-Ulm
- Ingolstadt – Augsburg
- Regensburg – Neuoffingen
- Landshut – Plattling
- Mühldorf – Simbach

noch Liste 3

- Holzkirchen – Schliersee
- Freilassing – Landshut
- Freilassing – Bad Reichenhall
- Immenstadt – Oberstdorf
- Neufahrn – Radldorf
- Tüßling – Burghausen
- München – Mittenwald
- München Ost – Mühldorf
- Hof – Bad Steben
- Straubing – Bogen
- Neustadt (Waldnaab) – Floß
- Schwandorf – Furth i. W.
- Gunzenhausen – Pleinfeld
- Ebenhausen – Bad Kissingen
- Neustadt (Aisch) – Steinach
- Fürth (Bay) – Cadolzburg
- Wemmetsweiler – Wadern
- Hochspeyer – Bad Münster (Stein)
- Niedaltdorf – Dillingen
- Glanmünchweiler – Altenglan
- Ulm – Sigmaringen
- Leutkirch – Memmingen
- Tuttlingen – Inzigkofen
- Lauda – Wertheim

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333